

ETUPYÖRÄVETOINEN
CITROËN



KÄSIKIRJA

Etupyörävetoisessa autossa

kuluvat etupyörien renkaat eniten, kun niihin vaikuttaa sekä voimansiirto- että ohjauslaitteet.

Jotta renkaiden hyväksikäyttö olisi mahdollisimman täydellinen ja ajovarmuus suurin, on etu- ja takapyörät vaihdettava keskenään, kun ensinmainittujen renkaat ovat puoli- tai kolme neljänneksen kuluneet. Myöskin varapyörää on täten käytettävä.

**ETUPYÖRÄVETOINEN
CITROËN**



KÄSIKIRJA

•
HELSINKI 1939
KIRJAPAINO-OSAKEYHTIÖ
LAUSE
•

ETUPYÖRÄVETOINEN

CITROËN

on nyt saavuttanut niin korkean teknillisen tason, että sen kunnossapito vaatii vain sen tavallisen huollon, minkä jokainen vaunu tarvitsee.

Tämä ohjekirja on senvuoksi tarkoitettu antamaan vain joitakin yksinkertaisia neuvoja vaunun hoidosta yleensä, sekä tietoja, miten sitä on voideltava.

Citroën-vaununne hoidossa ja voitelussa Teidän tulee aina kääntyä Citroën-edustajan tai valtuutetun Citroën-korjaamon puoleen. Voitte silloin olla varma siitä, että Citroën-vaununne saa oikean huollon, koska nämä korjaamot, ollen kiinteässä yhteistyössä pääedustajan kanssa, saavat kaikki tehtaan teknilliset tiedotukset. Heillä on sitäpaitsi erikoistyykalut, joilla nopein ja parhain huolto voidaan suorittaa.

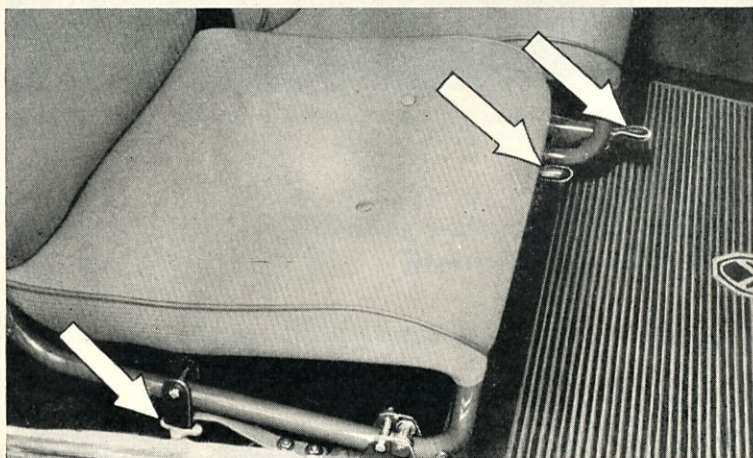
Sisällysluettelo

	Sivu
I. Yleisiä ohjeita	5
<i>Etuistuinten asettaminen</i>	5
<i>Ennen käynnistämistä</i>	6
<i>Vaunu lähtövalmiina</i>	7
<i>Ajon aikana</i>	8
<i>Vaunun pysäyttäminen</i>	10
<i>Vahinkojen varalta</i>	10
<i>Ajoittainen tarkastus</i>	16
<i>Korin hoito</i>	17
<i>Talvella</i>	17
<i>Eräitä tietoja</i>	19
II. Ohjeita sisäänajoa varten	20
III. Voitelu	21
<i>Joka 1,000 km. ajon jälkeen</i>	22
<i>Joka 2,000 " " "</i>	29
<i>Joka 6,000 " " "</i>	30
<i>Joka 20,000 " " "</i>	31

I. Yleisiä ohjeita.

Jotta saataisiin oikea kosketus vaunuun, tulee siinä ennen kaikkea istua mukavasti. Tämän johdosta ovat etuistuimet muutettavissa niin, että ne voidaan sovittaa ajajan koon mukaan.

Etuistuinten siirtäminen (mallit Berline 7 ja 11 Sport)

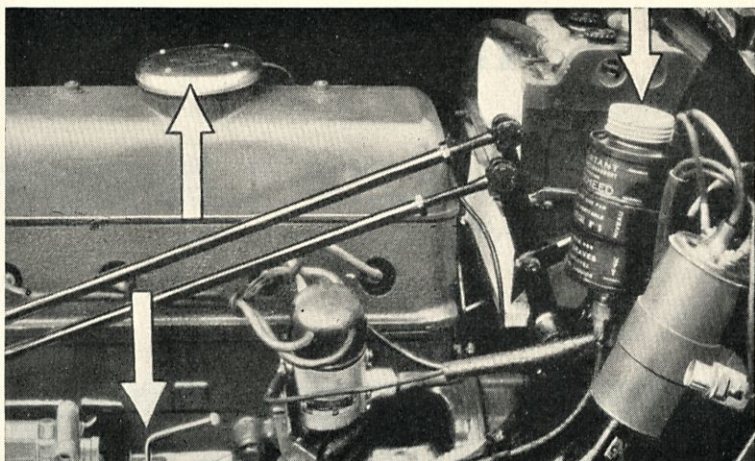


Kuva 1. Siipimutteri ja kädensijat etuistuimen siirtämistä varten.

Kun on istuttu ohjauspyörän ääreen ja asetettu jalat asianmukaisille polkimille, vedetään istuimen allaolevaa kädensijaa ylöspäin (kuv. 1), jonka jälkeen istuinta työnnetään edestakaisin, kunnes on saavutettu sopiva istuma-asento. Sen jälkeen päästetään kädensija irti.

Etuistuimen asentoa (mallit Berline 11 ja Familiale 11)

säädetään kallistamalla istuinta eteenpäin, jonka jälkeen siirretään pidikettä, jolla istuin on kiinnitetty, ja jota pitävät paikoillaan siipimutterit.



Kuva 2. Öljyn mittapuikko, täyttöaukko ja jarrunestesäiliö.

Ennen käynnistämistä

nostakaa konesuojuspelti ylös vasemmalta sivulta ja tarkistakaa:

1. Öljymäärä moottorissa (kuv. 2).

Kun vaunu seisoo vaakasuoralla paikalla, tulee mittatikun osoittaa öljyn korkeudeksi likipitään maksimia (MAX.). Älkää koskaan ajako öljyn korkeuden ollessa alle minimin (MIN.).

Öljyntäyttö tapahtuu poistamalla moottorin päällä oleva täyttöaukon kansi.

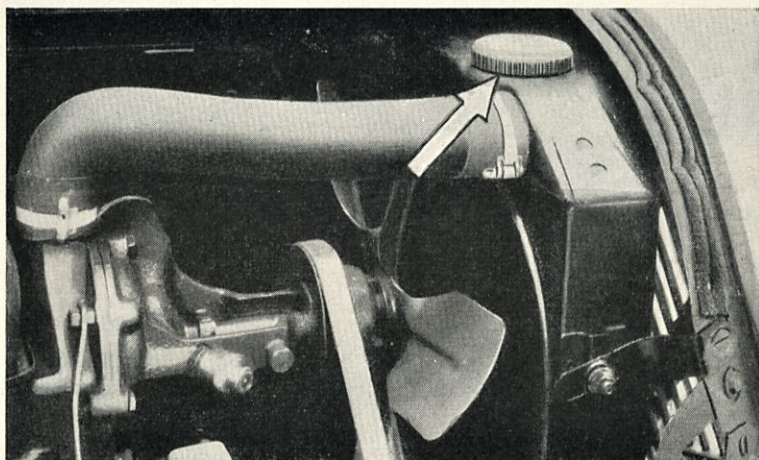
2. Jarrunesteen korkeus.

Jarruneste saa olla enintään 2 à 3 cm säiliön yläreunan alapuolella.

Tämä korkeus on ehdottomasti välttämätön.

Käyttäkää ainoastaan alkuperäistä Lockheed-jarrunestettä.

Jos epänormaalia nesteen kulutusta on havaittavissa, pitää putkisto antaa tarkistaa jossakin valtuutetussa Citroën-korjaimossa.



Kuva 3. Jäähdytysveden täyttöaukko.

Nostakaa konesuojuspelti ylös oikealta sivulta ja tarkistakaa:

Jäähdytysvesi (kuv. 3).

Tarkistakaa

renkaiden ilmanpaine (kts. s. 16)

Vaununne on nyt lähtövalmiina

Käynnistysavain

pistetään reikäänsä (kuv. 4 N:o 3) ja kierretään oikealle.

Kojetaulussa (kuv. 4).

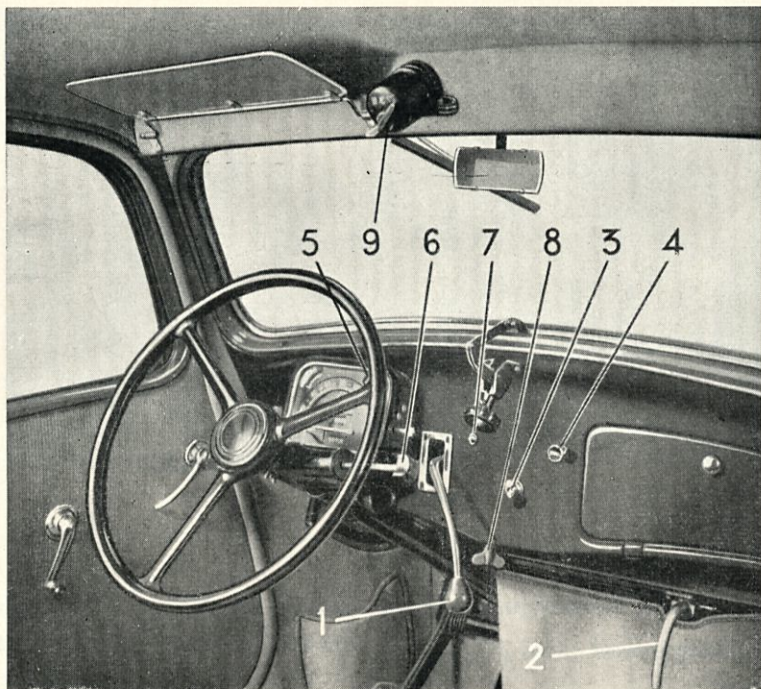
Amperimittarin osoitin osoittaa varauksen vähentymistä kääntymällä "Decharge" kohtaan.

Bensiinimittari osoittaa säiliön sisällyksen litroissa.

Onko Teillä mukana riittävästi bensiiniä?

Moottori käynnistetään

vetämällä käynnistinkosketinta ulospäin (kuv. 4 N:o 4). Kun moottori on käynnissä, päästetään kosketin entiseen asentoonsa. Jos käynnistys ei ensimmäisellä kerralla onnistu, käynnistäkää uudelleen vasta kun moottori on pysähtynyt.



Kuva 4. 1. Vaihdevarsi. 2. Käsijarru. 3. Virrankatkaisijan avain. 4. Käynnistyskatkaisija. 5. Kojetaulu. 6. Valojen ja merkinantotorven kosketin. 7. Kojetaulun valonkatkaisija. 8. Ilmanvaihtoluukun säätöruuvi. 9. Tuulilasin pyyhkijä.

Kuristin

on toiminnassa ja moottori kiertää nopeasti. Älkää ajako ennen kuin kuristin on irroittunut. Moottori työskentelee silloin hitaammin, se on lämmennyt, öljy kiertää normaalisesti ja voitelu tulee tehokkaaksi.

Käsijarru (kuv. 4 N:o 2)

irroitetaan kääntämällä kahvaa vaakasuorasta pystysuoraan ja työntämällä se samalla pohjaan asti.

Ajon aikana

Kojetaulu (kuv. 4)

on helposti seurattavissa ja kojeitten sijoitus käytännöllinen. Katsokaa usein niihin!

Amperimittarin (kuv. 4)

tulee osoittaa "Charge'a" silloin, kun ajatte yli 30 km:n vauhdilla (ilman valoja).

Jos vain osoitin asettuu O:n kohdalle taikka heiluu nopeasti edestakaisin tai jos se, kun pysähdytätte vaunun, heilahtelee voimakkaasti "Decharge'en" päin, tulee Teidän antaa vaunu tarkastettavaksi lähimmällä valtuutetulla Citroën-korjaamolla.

Nopeusmittaria (kuv. 4)

tulee usein tarkastaa ajon aikana — erityisesti sisäänajon aikana, jolloin ei pidä ylittää säädettyjä nopeuksia. (Kts. s. 20.)

Valon kojelaudassa (kuv. 4)

voi, jos se häiritsee ajoa, sammuttaa katkaisijanappulasta, joka on kojelaudassa.

Merkinantotorvet (kuv. 4)

toimivat kosketusvivusta (N:o 6), joka on ohjaustangon oikealla sivulla.

Valoa säännöstellään (kuv. 4)

pääkatkaisijasta (N:o 6), joka on ohjaustangon oikealla sivulla.

Kun ylöspäin on O = valot sammuksissa

„ „ „ V = pysäköimis- tai puolivalo, takalyhdyt palavat

„ „ „ R = koko- tai puolivalo, takalyhdyt palavat.

Älkää koskaan kiihdyttäkö vauhtia yht'äkkiä — kiihdyttäkää hitaasti säästätte bensiiniä.

Kytkinpoljinta

ei saa milloinkaan käyttää jalan lepopaikkana. Jos jalka ajon aikana lepää kytkinpolkimella, alkaa kytkin luistaa ja kytkin kuluu ennen aikojaan.

Kytkintä ei pidä painaa vapaalle

jarrutettaessa, ennenkuin vasta sitten kun vaunu melkein pysähtyy, eikä myöskään ajettaessa mäkeä alas.

Vaihtakaa pienempään vaihteeseen

silloin kun moottori työskentelee raskaasti.

Vaunun pysähtyminen**Käsijarru**

kiristetään, kun pysäytätte vaunun.

Moottori pysähtyy

vääntämällä käynnistinavainta vasemmalle. Ottakaa avain mukanne, kun jätätte vaunun.

Ovet lukitaan

nostamalla sisäpuolella olevia kädensijoja ylöspäin (3 ovea). Oikeanpuoleinen etuovi sekä matka-arkku lukitaan sen jälkeen käynnistinavaimella.

Vahinkojen varalta**Työkalut ja nostovipu**

on sijoitettu matka-arkun pohjalle sen takaosaan.

Varaöljyä

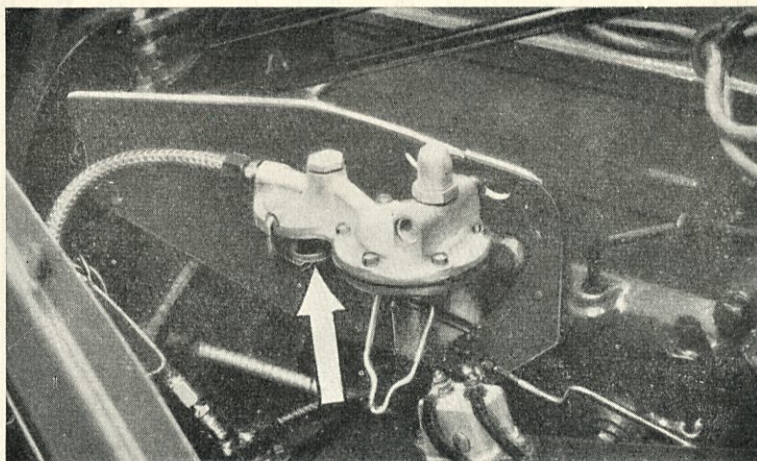
tulee aina olla mukana. Tätä varten on olemassa pieni öljykannu sijoitettuna konesuojuspellin alle moottorin vasemmalle puolelle.

Korjauslampun pistokytkin

on konesuojuspellin alla vasemmalla puolella, lähellä induktio-puolaa.

Sytytystulpat poistetaan

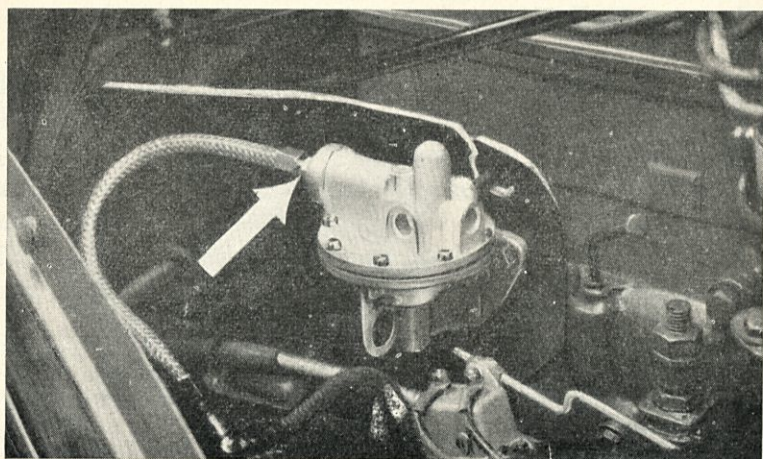
siihen tarkoitukseen tehdyllä erikoisavaimella.



Kuva 5. A. C. pumppu.

Bensiinisuodattimen poisto

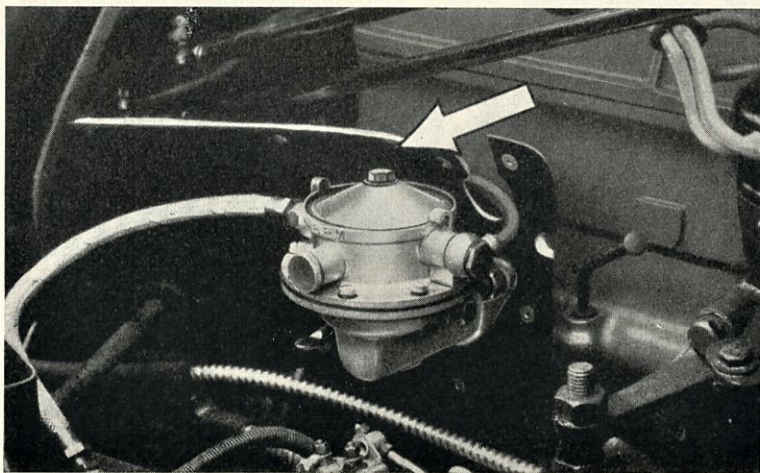
1. Jos se on A. C.-tyyppiä, irroittakaa sormin mutteri (kuv. 5), joka pitää kiinni suodatinta. Kiinnike työnnetään sivulle ja suodatin nostetaan ulos. Huomattakaa, että suodatin ja tiiviste tulevat oikealle paikalle niitä kiinni asennettaessa — kiristäkää mutteri niin lujasti, ettei bensiiniä pääse valumaan ulos.



Kuva 6. Guiot-pumppu.

2. Jos se on GUIOT-tyyppiä,

irroitetaan ensin bensiinijohto (kuv. 6) ja sitten suodatin. Puhdistuksen jälkeen tulee sekä suodatin että bensiinijohto kiinnittää lujasti, jotta välttyttäisiin bensiinin ulosvalumiselta.



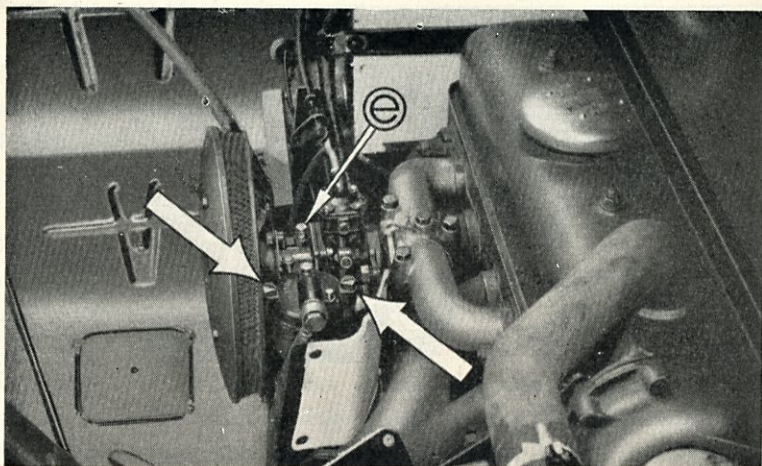
Kuva 7. S. E. V. pumppu.

3. Jos se on S. E. V.-tyyppiä,

irroitetaan mutteri, kiinnike taivutetaan sivulle, lasi tai metallikupu poistetaan, korkkitiiviste otetaan varovasti pois ja metallisuodatin irroitetaan. Puhdistuksen jälkeen pannaan suodatin ja bensiinijohto paikoilleen samalla tarkastaen kuvun tiiviste, joka on tarvittaessa vaihdettava. Vuodon estymiseksi kiristetään hyvin. **H u o m.!** Pumpun alapuolella on pieni kädensija, jonka avulla voi käsin pumputa bensiiniä kaasuttajaan, jos siitä on esim. vauunun seistessä pitkän aikaa bensiini haihtunut.

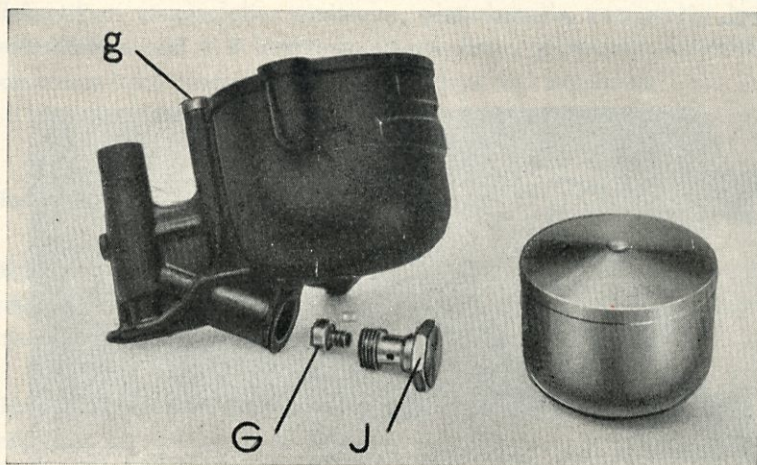
Kun kaasuttaja halutaan purkaa

irroitetaan molemmat kohokammioita kiinnipitävät ruuvit (kuva 8).

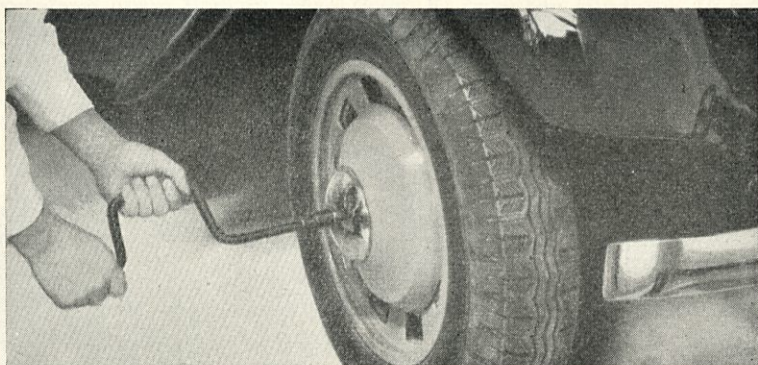


Kuva 8. Solex-kaasuttaja.

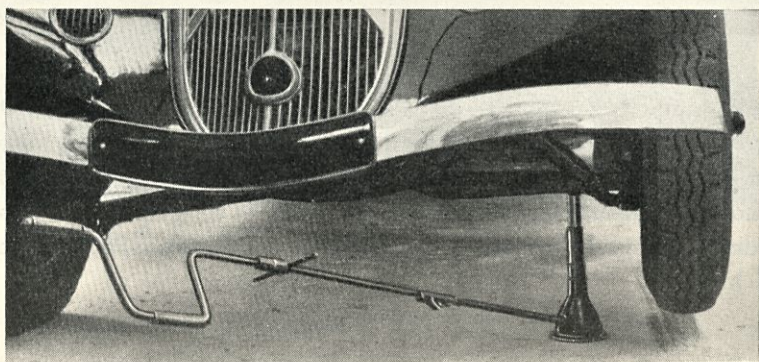
Kohokammio tyhjennetään bensiinistä, koho poistetaan (kuva 9) ja kohokammio puhdistetaan. Suutimen pidin (kuva 9: J) irroitetaan ja samoin siihen kiinnitetty pääsuudin G sekä tyhjänäkäyntisuudin g. Kaasuseoksen säätösuudin (kuva 8: e) irroitetaan. Osat puhdistetaan ja kiinnitetään paikoilleen. Käynnistyssäätäjään ei pidä koskea.



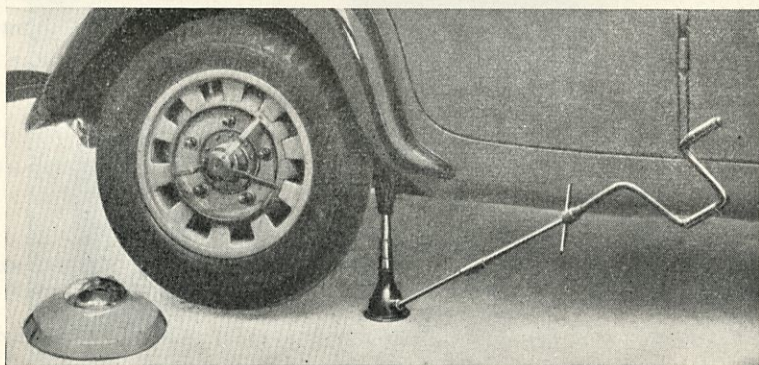
Kuva 9. Solex-kaasuttajan purkaminen.



Kuva 10. Pyörän kapselin irroittaminen.



Kuva 11. Nostovivun paikka edessä.



Kuva 12. Nostovivun paikkana takana.

Nostovipu otetaan esille ja pyörien kapselit irroitetaan, jonka jälkeen pyörien mutterit kierretään auki.

Nostovipu on sijoitettava tarkalleen määrättyihin kohtiinsa vauunun etu- ja takaosan alle eikä muualle.

Edessä tulee niitinkannan sopia nostovivussa olevaan syvennykseen (kuva 11); takana tulee nostovivun olla kuvan 12 osoittamassa kohdassa.

Nostovipu kierretään ensin kädellä sopivaan korkeuteen, jonka jälkeen varsi ja kampi kiinnitetään ja vivun avulla pyörä nostetaan irti maasta. Pyöränmutterit irroitetaan, ja pyörän tultua vaihdetuksi lasketaan vaunu maahan ja mutterit kiristetään. Pyörien kapselit pannaan paikoilleen ja työkalut otetaan talteen.

Tarkastakaa 100 km. ajon jälkeen, että mutterit on kunnolla kiristetty.

Kammen avulla käynnistettäessä

irroitetaan ensin jäädyttäjän alaosassa olevan aukon kautta vaihdelaatikon etupuolella sijaitseva, pistinlukolla varustettu kapseli kiertämällä sitä 1/4 kierrosta vasemmalle, puskuriin kiinnitetään kammen tuki, jonka jälkeen käynnistys voi tapahtua.

Jos jarrupoljin

älkkiä jarrutettaessa painuu niin syvään, että se on *vain n. 3 cm päässä lattiasta*, niin jarrut on tarkistettava lähimmässä Citroën-huoltolassa.

Jarrupolkimessa täytyy olla jonkin verran kuollutta liikettä, ennenkuin jarrut toimivat. Muussa tapauksessa voi jarrujärjestelmä saada vakavia vaurioita. Tarkastuttakaa heti tämä seikka.

Ajoittainen tarkastus

Joka neljästoista päivä, kun moottoripelti on ylhäällä päivittäisen tarkastuksen yhteydessä, kiertäkää **akkumulaattorin** kolme tulppaa auki ja tarkastakaa *nesteen määrä*. Ellei nesteen pinta ole vähintään 3 cm levyjen yläpuolella on lisättävä tislattua vettä.

Kaapelikengät on pidettävä hyvin kiristettyinä, ja jos ne ovat haptuneet, puhdistettava ja voideltava sopivalla rasvalla.

Tarkistakaa renkaiden ilmanpaine:

	edessä	takana
Berline 7	1,2 kg.	1,4 kg.
Berline 11 Sport	1,1 „	1,3 „
Berline 11	1,2 „	1,4 „
Sedan 11	1,2 „	1,4 „
Familiale 11 ja Commerciale	1,3 „	1,5 „

Tarkastakaa säännöllisesti bensiini- ja öljyjohdot.

Tyhjentäkää ja huuhdelkaa **polttoainesäiliö** kahdesti vuodessa.

Tarkastakaa, että **vesipumppu** ei vuoda. Löyhdyttäkää siinä tapauksessa kiristysruuvia ja kiristäkää varovasti tiivistemutteria.

Jäähdytysvesi lasketaan pois ja jäähdyttäjät puhdistetaan perusteellisesti.

Tarkastakaa **tuulettajanhihna** ja kiristäkää sitä sen ollessa löyhä. Tämä tapahtuu kiertämällä generaattorin kiinnitysmutterit auki, jonka jälkeen hihnaa kiristetään painamalla generaattoria alas päin. Lopuksi kiristetään mutterit.

Tarkastakaa **generaattorin** latausvoimakkuus.

Virranjakajan kärkivälin tulee olla 0,4 mm.

Irroittakaa ja puhdistakaa **sytytystulpat** aina 6000 km. ajon jälkeen. Tarkastakaa, että kärkiväli on oikea: 0,7 mm.

Huolehtikaa, etteivät **johdot** vaihdu kun tulpat kiinnitetään uudelleen.

Peskää vaunu usein.

Pestäessä on käytettävä runsaasti vettä ja mieluummin letkua. Käsi-jarru on vedettävä kiinni, ettei jarrunauhoihin pääse vettä. *Koetelkaa aina jarrut pesun jälkeen.*

Kori kuivataan säämiskällä.

Terva, jota on roiskunut ajettaessa vasta-asfaltoidulla tiellä, on viipymättä poistettava liuottavalla nesteellä.

Lakkaukseen ilmestyneet viat on heti korjattava, ettei teräs pääse ruostumaan. Lakkaus säilyttää kiiltonsä, jos se pari kertaa vuodessa kiilloitetaan ja sen jälkeen vahataan.

Kromioidut osat kiilloitetaan ja voidellaan vaseliinilla jos ilmat ovat kosteat, kuten meren läheisyydessä tai sateisina aikoina.

Istuimet ja matot puhdistetaan harjalla tai pölynimurilla. Pari kertaa vuodessa on tarkistettava ovien saranat, lukot ja muut laitteet sekä kiristettävä kaikkia ruuvia ja muttereita, joita ei ole varmistettu.

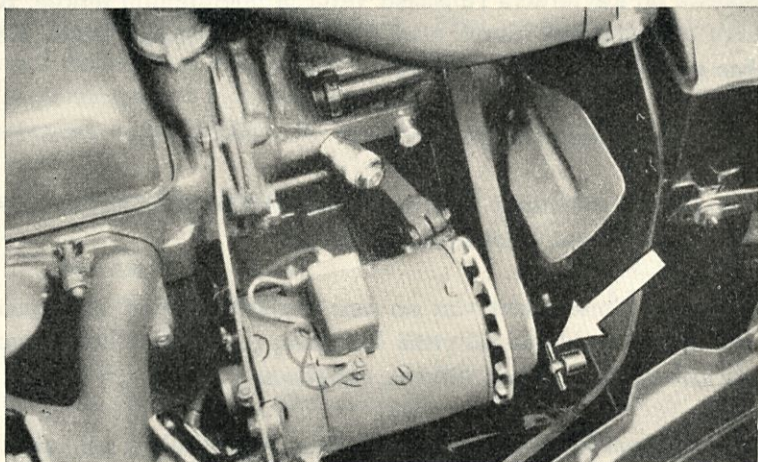
Talvella

Ilmojen kylmetessä on moottorin kesäöljy vaihdettava talviöljyyn.

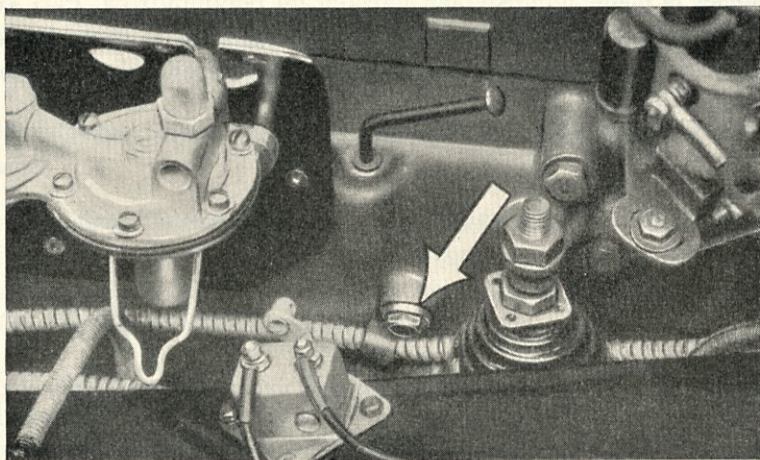
Keväällä on taas päinvastainen vaihto suoritettava.

Kun moottoria käynnistetään on se kytkettävä vapaaksi, jotta vaihdelaatikon vastustus ei haittaisi käynnistystä.

Ollakseen varma siitä, että käynnistys aina toimii moitteettomasti, on akkumulaattori ainakin kerran vuodessa tarkastettava huoltolassanne ja tarpeen vaatiessa ladattava se uudelleen.



Kuva 13. Vedenpoistohana jäähdyttäjässä.



Kuva 14. Vedenpoistohana moottorissa.

Älkää unohtako pakkasnestettä, sillä muuten voi sattua vakavia vaurioita. **Halla**-pakkasneste on tarkoitukseen hyvin sopivaa. Ellei pakkasnestettä käytetä on vauunun seisoessa jäähdyttävä peitettävä.

Ellei autovaja ole lämmin ja on pelkoa jäätymisestä on joka ajon jälkeen vesi laskettava pois sekä jäähdyttäjistä että moottorista ellei käytetä pakkasnestettä (kuvat 13 ja 14).

Eräitä tietoja,

joista on hyötyä auton omistajalle ja huoltolalle:

Normaali täyttö litroissa:	"7"	"11 Sport"	"11"
Öljyä moottorissa	5	5	5
Öljyä vaihdelaatikossa ja tasauspyörästössä	2	2	2
Jarrunestettä (erikois-Lockheed)	0,75	0,75	0,75
Vettä jäähdyttäjässä	7,5	7,5	8
Bensiiniä säiliössä	40	40	45

Säätö:

Imuventtiilit (moottori kylmänä)	0,15 mm.
Pakovenntiilit (moottori kylmänä)	0,20 „
Sytytystulpat, kärkiväli	0,70 „
Virranjakaja, kärkiväli	0,40 „
Sytytyshetki (kts. alla)	0,60 „

(Katkojan tulee katkaista virta, kun mäntä on 0,60 mm. ennen ylempää kuolokohtaa. Säätö tapahtuu alhaista nopeutta silmälläpitäen. Nopeuden lisääntyessä sytytyshetki tulee itsestomivasti aikaisemmaksi aina 0,80 saakka.)

Generaattorin suurin latauskyky (valot sammuk-
sissa) 12—14 amp.
Etupyörien pitkittäisvinous, avautuma suurempi
edessä kuin takana 0—2 mm.
Renkaiden ilmanpaine, kts. s. 16.

Solex-kaasuttajan säätö:

<i>Tyyppi 30 DHT, asennus 22</i>	"7"	"11 Sport" ja "11"
Pääsuudin	115	130
Ilmasuudin	210	230
Tyhjänäkäyntisuudin	50	55
Tyhjänäkäynnin ilmasuudin	150	180
Kuristusläppä	22	26

Kuristin:

Ilmasuudin	5	6
Bensiinisuudin	130	140

II. Käytännöllisiä neuvoja ja ohjeita

auton hoidosta sisäänajon aikana.

Autollenne ensimmäisen 2000 km. aikana omistama huolenpito on ratkaiseva moottorin suorituskyvyille, taloudellisuudelle ja elin-
iälle sekä yleensä autonne Teille tuottamalle tyydytykselle.

Älkää milloinkaan ylittäkö seuraavia nopeuksia:

	3. vaihde	2. vaihde km/t.	1. vaihde
ensimmäinen 500 km. matka	50	35	20
500—1000 km.	60	40	25
1000—2000 km.	70	45	30

Lämmittäkää moottori tyhjänäkäynnillä

ennen ajoa, sillä voitelu ei ole täydellinen ennenkuin moottori läm-
piää. Sisäänajon aikana on käytettävä sopivaa voiteluainetta ben-
siiniin sekoitettuna kannussa olevan sekoitustaulukon mukai-
sesti.

750 ja 2000 km. ajon jälkeen

on annettava sen Citroën-myyjän suorittaa huoltotarkastukset,
joka on vaunun myynyt. Nämä tehdään ilmaiseksi ja koskevat
huoltovihossa mainittuja töitä.

2000 km. ajon jälkeen,

kun edellämainitut tarkastukset on suoritettu, vaunu on sisään-
ajettu ja nopeutta voi asteettaisesti lisätä.

Älkää kuitenkaan sisäänajon jälkeenkään ylittääkö

seuraavia nopeuksia:

tyyppi	"7"	95 km. tunnissa		
"	"11 Sport"	112	"	"
"	"11"	115	"	"

(Familiale 100 km.)

III. Voitelu

Täydellinen ja säännöllinen voitelu on auton huollossa tärkeintä.
Voitelun voi jakaa neljään jaksoon:

1. Voitelu aina 1000 km. ajon jälkeen
2. " " 2000 " " "
3. " " 6000 " " "
4. " " 20000 " " "

Rasvapuristinta täytettäessä

on huolehdyttävä siitä, että ilmaa ei jää voiteluaineeseen eikä ras-
van ja puristimen männän väliin, kun puristin pannaan kokoon.
Jotta saataisiin rasva itse suukappaleeseen on ennen voitelua pai-
nettava puristimen kärkeä esim. puukappaletta vasten sen seikan
toteamiseksi, tuleeko puristimesta ilmansekaista rasvaa.

Pyyhkikää rasvanippa.

Voidellessa painetaan puristin rasvanippaan kunnes kuuluu nap-
sahdus. Sen jälkeen pumputaan huolehtien siitä, että puristin on
yhdensuuntainen rasvanipan kannan jatkon kanssa. Jos rasvanip-
pa on liian tukkima, niin siinä tuntuu vastusta.

Kun puristin otetaan pois

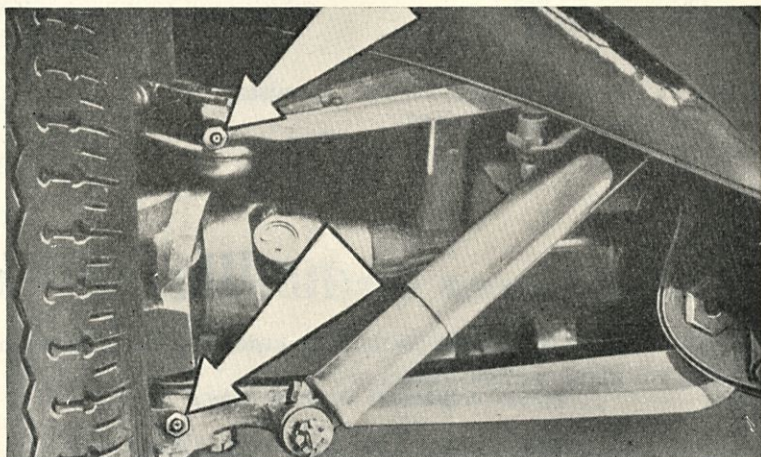
on sitä ensin kallistettava kulmaan rasvanippaan nähden.

22 A. Yleisvoitelu joka 1000. km

Vaunua kohotetaan nostovivulla, joka sijoitetaan etummaisen runkopalkin keskikohdan alle, puupalikka välissä.

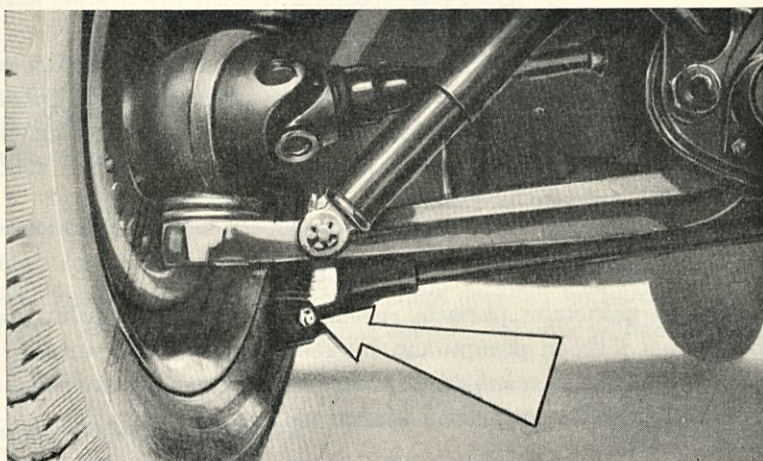
Käytetyt lyhennykset: Mg = Gargoyle Mobilgrease

Arc = Gargoyle Mobiloil Arctic



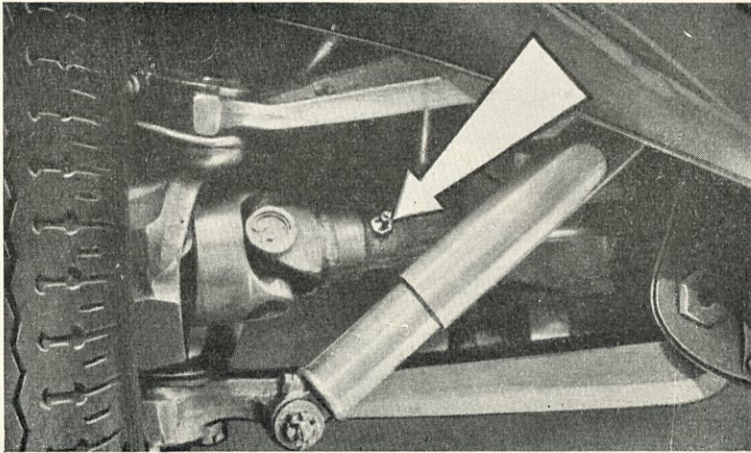
Kuva 15. Etupyörän kuulanivelet.

4 voitelukohtaa (2 vasemmalla, 2 oikealla). Voiteluaine: esim. Mg 2 (korkeapainepuristimella).



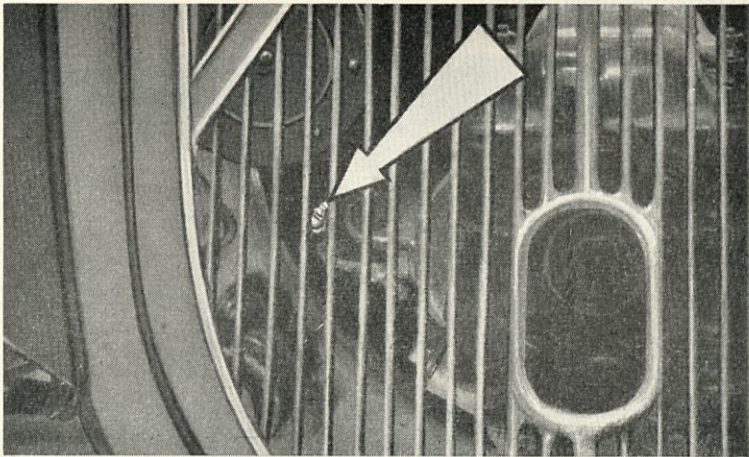
Kuva 16. Ohjaustangon kuulanivelet.

2 voitelukohtaa. Voiteluaine: esim. Mg 2 (korkeapainepuristimella).



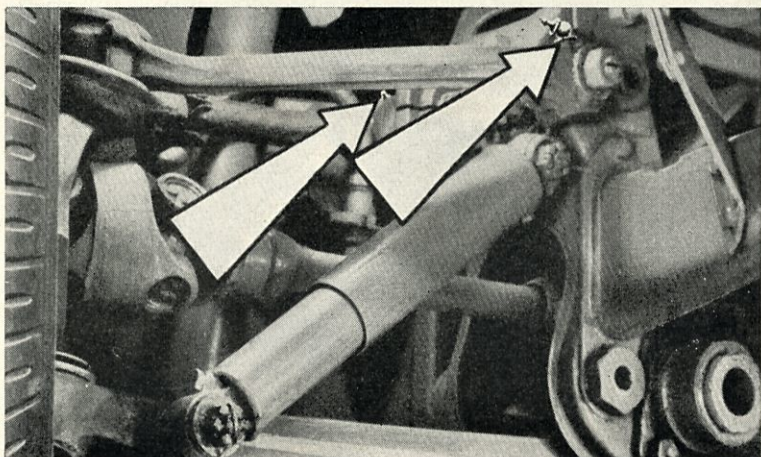
Kuva 17. Ulommat kardaaninivelet.

2 voitelukohtaa. Voiteluaine: esim. Mg 2 (korkeapaineapuristimella).



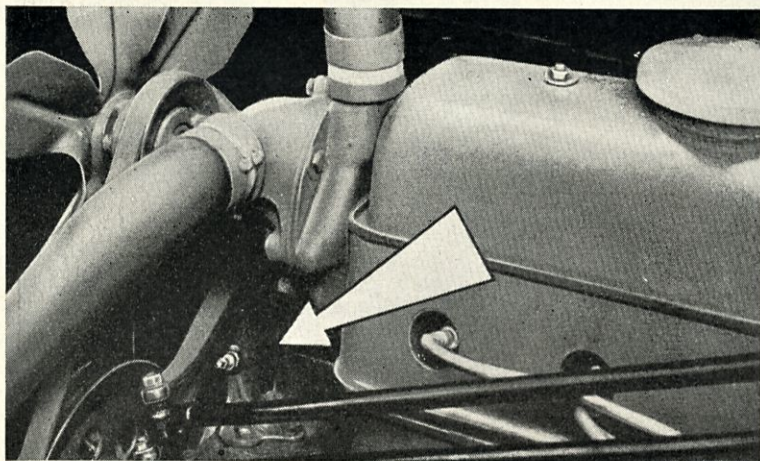
Kuva 18. Sisemmät kardaaninivelet.

2 voitelukohtaa. (Tyyppi 11:ssä nämä ovat vaihdelaatikon läheisyydessä. Tyyppi 7:ssä ja 11 Sportissa voitelukohdat ovat lähempänä pyöriä. Niihin pääsee käsiksi lokasuojien alle pyöriä käännettäessä.) Voiteluaine: esim. Mg 2 (korkeapaineapuristimella).



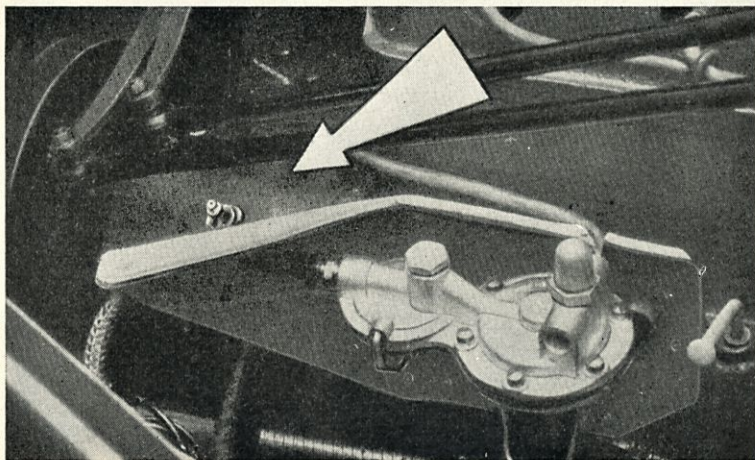
Kuva 19. Kolmiotuen kiinnikkeet.

4 voitelukohtaa. (Etummaisiet lokasuojien alla. Taaimmaisiin pääsee käsiksi, kun nostaa moottoripellin.) Voiteluaine: esim. Mg 2 (korkeapainepuristimella).



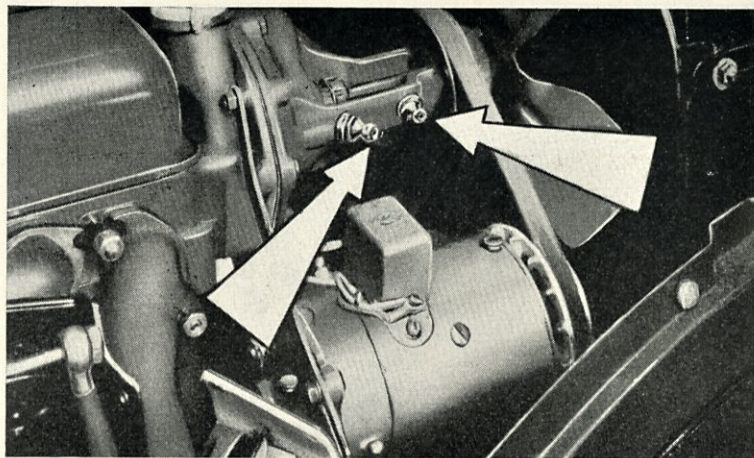
Kuva 20. Vaihteenohjaajan akseli.

1 voitelukohta. (Vaihdevarsi ykköseen.) Voiteluaine: esim. Mg 2 (korkeapainepuristimella).



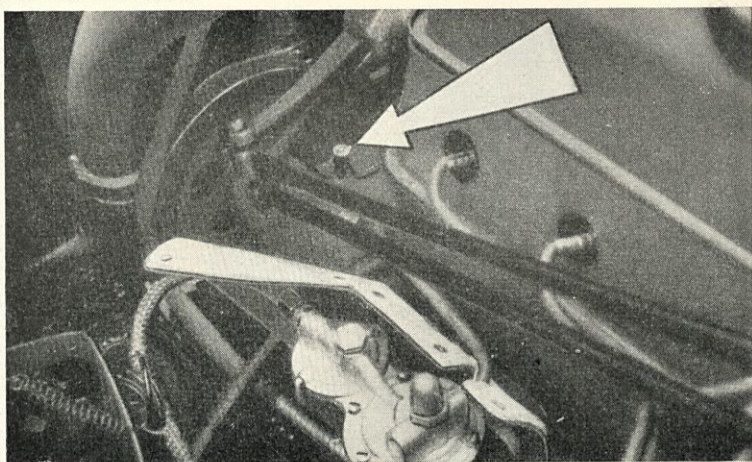
Kuva 21. Generaattorin ja tuulettajan hihnapyörän yhdysakseli.

1 voitelukohta. (Vaihdevarsi ykköseen.) Voiteluaine: esim. Mg 2 (korkeapainepuristimella).



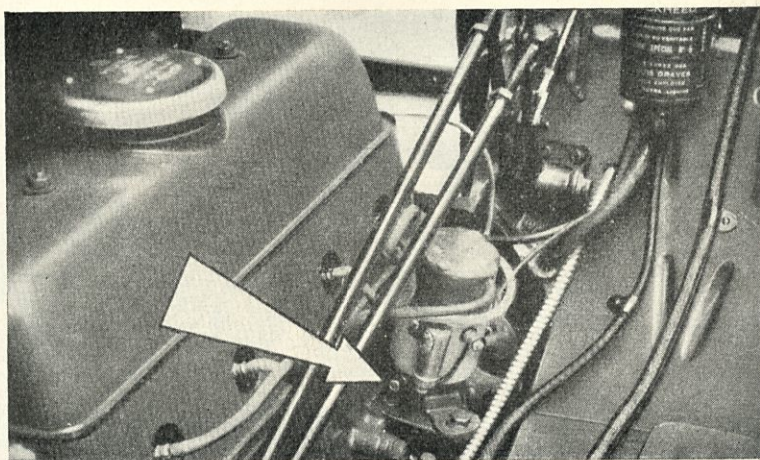
Kuva 22. Tuulettajan ja vesipumpun akseli.

Tuulettajanakseli (oikeanpuoleinen nuoli), 1 voitelukohta: Voiteluaine: esim. Mg 2 (korkeapainepuristimella).



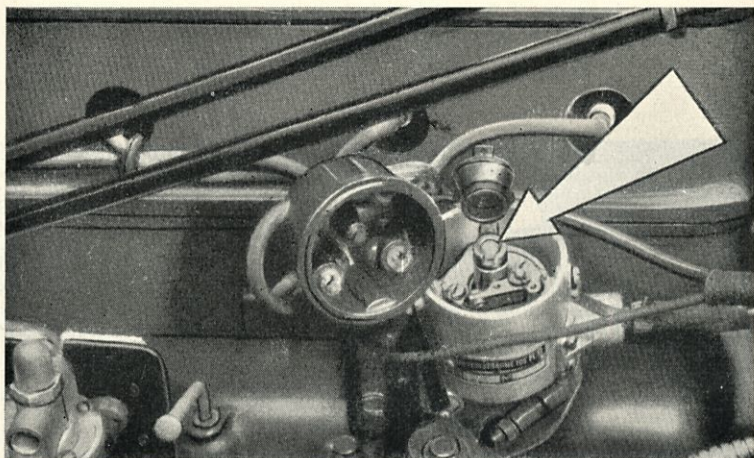
Kuva 23. Painelaakeri.

1 voitelukohta. Voiteluaine: esim. Arc (öljykannulla).



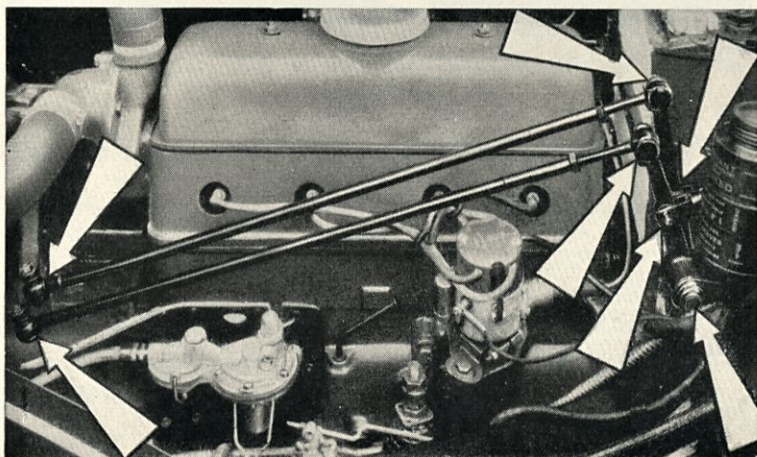
Kuva 24. Virranjakaja.

1 voitelukohta. Voiteluaine: esim. Arc (öljykannulla).



Kuva 25. Virranjakajan säädin.

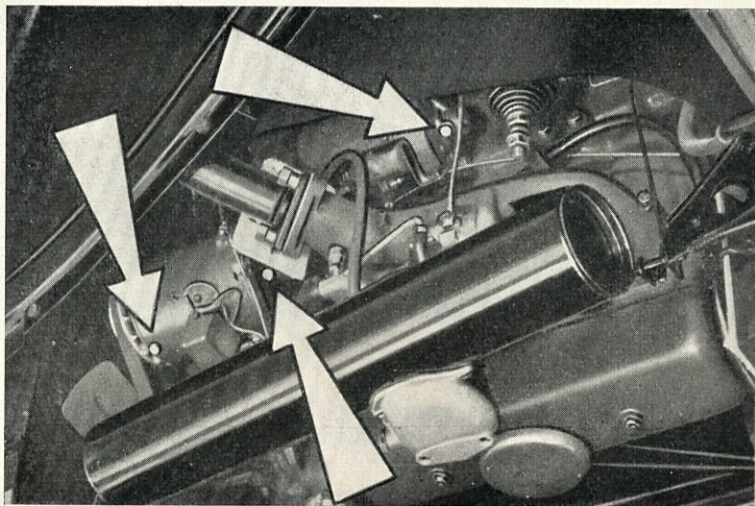
1 voitelukohta. (Kansi ja roottori poistetaan.) Voiteluaine: esim. Arc (öljykannulla).



Kuva 26. Vaihteenohjaajan nivelet.

8 voitelukohtaa. Voiteluaine: esim. Arc (öljykannulla).

Lopuksi muutama tippa öljyä saranoihin, lukkojen salpoihin jne. Liika öljy on pyyhittävä pois!



Kuva 27.

Generaattori: 2 voitelukohtaa. Voiteluaine: esim. Arc (öljykannulla).

Käynnistinmoottori: 1 voitelukohta. Voiteluaine: esim. Arc (öljykannulla).

1. Moottoriöljyn uusiminen:

Vanha öljy lasketaan pois moottorista

heti ajon jälkeen moottorin ollessa vielä lämpimänä; lämmin öljy valuu helpommin.

Senjälkeen huuhdellaan kampikammio

ohuella huuhteluöljyllä, joka saa kiertää korkeintaan muutaman minuutin. (Petroolia ei tähän tule milloinkaan käyttää.)

Sitten pannaan uutta öljyä

(kuva 2), mihin menee noin 5 litraa. Kesällä käytetään esim. Gargoyle Mobiloil "BB" ja talvella Gargoyle Mobiloil Arctic.

Öljymäärää tarkastettaessa vaunun tulee seistä vaakasuoralla pohjalla.

Moottorin vasemmalla puolella olevassa mittapuikossa on kaksi merkkipykälää (maksimi ja minimi).

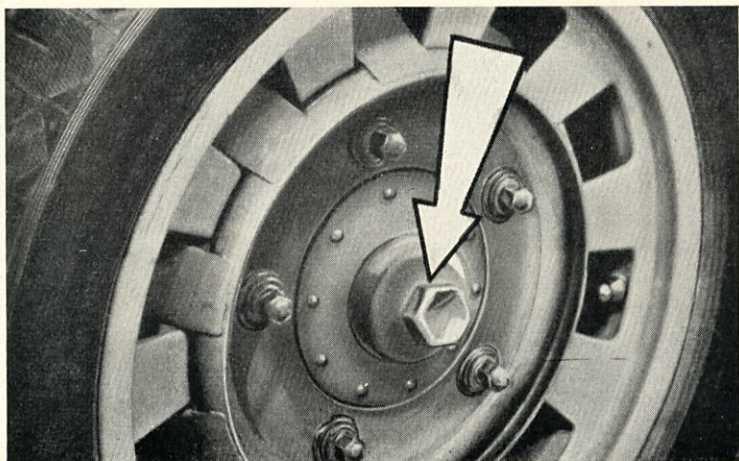
Öljyn pinnan tulee pysyä maksimin kohdalla saamatta laskea paljon sen alapuolelle, kun öljy muuten lämpiää liikaa ja menettää osittain voiteluominaisuutensa. On siis lisättävä öljyä, kun 1 litra on kulutettu.

2. Vaihdelaatikossa ja tasaussyörästössä olevan öljyn määrän tarkastus.

Vaihdelaatikon oikealla puolella sijaitseva tulppa kierretään auki. Ellei öljyn pinta ylety täyttöaukkoon saakka on öljyä lisättävä.

C. Voitelu joka 6000. km

1. Takapyörrien laakerien voitelu.



Kuva 28. Takapyörän napa.

Ulompi ja sisempi kapseli poistetaan. Takapyöriin esim. Mg 5.

2. Vaihdelaatikon ja tasauspyörästäön öljyn uusiminen.

Öljy lasketaan pois lämpimänä. Valumisen jouduttamiseksi poistetaan sekä pohja- että kansitulppa.

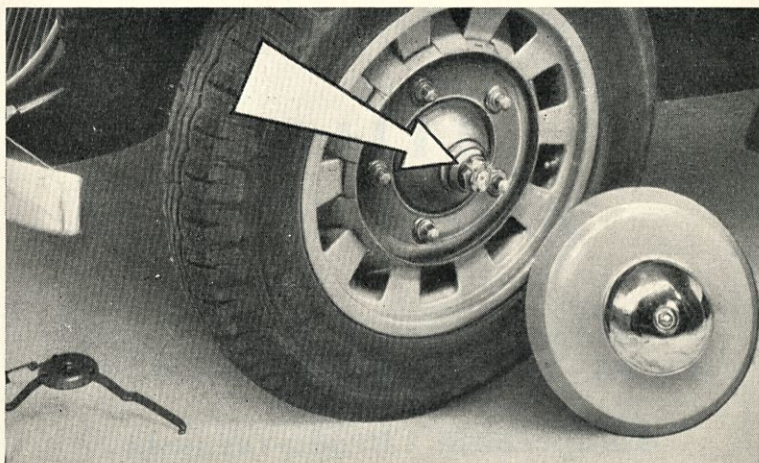
Huuhdellaan ohuella öljyllä ja pannaan uutta öljyä.

Esim. Gargoyle Mobiloil "CW" on sopivaa.

Talvella voi ohentaa esim. Gargoyle Mobiloil "BB":llä.

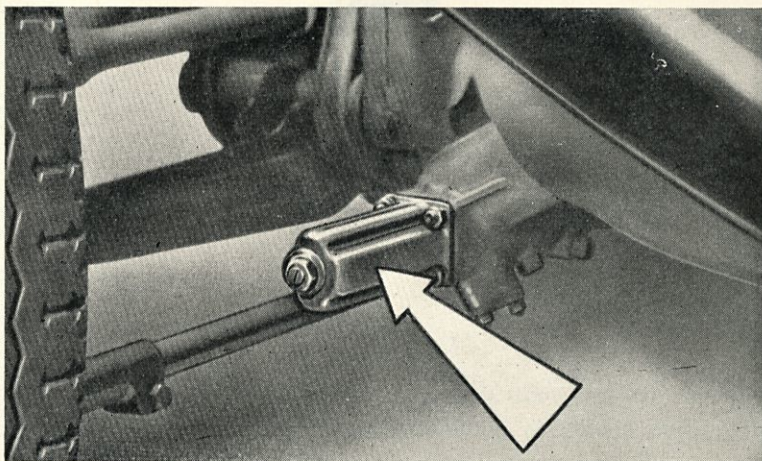
Iskunvaimentajien öljyn määrä on tarkastettava Citroën-huoltolassa. Öljyä lisättäessä on käytettävä erikoista iskunvaimentajaöljyä.

Nopeusmittarin ja käynnistyksensäätäjän johdot voidellaan muutamalla tipalla ohutta öljyä, johon on sekoitettu grafiittia.



Kuva 29. Etupyörän napa.

Voiteluaine: esim. Mg 5.



Kuva 30. Ohjaussimpukka.

Voiteluaine: esim. Mg 2 (korkeintaan 250 grammaa).

Nämä kaksi voitelua on suoritettava Citroën-huoltolassa, jolla on tähän tarkoitukseen sopivat välineet.

Varaosia tarvitessanne käyttäkää aina

Alkuperäisiä Citroën-varaosia



LIITE

KÄSIKIRJAAN

CITROEN-MOOTTORI 7 JA 11

(Putouskaasuttajalla varustetut)



Kylmän moottorin käynnistäminen.

Älkää käytäkö kaasupoljinta. Ellei moottori heti käynnisty, on odotettava 8—10 sek. ennenkuin uudelleen yritetään. Käynnistysmoottorin on annettava toimia vain 5—6 sek. kerrallaan.

Lämpimän moottorin käynnistäminen.

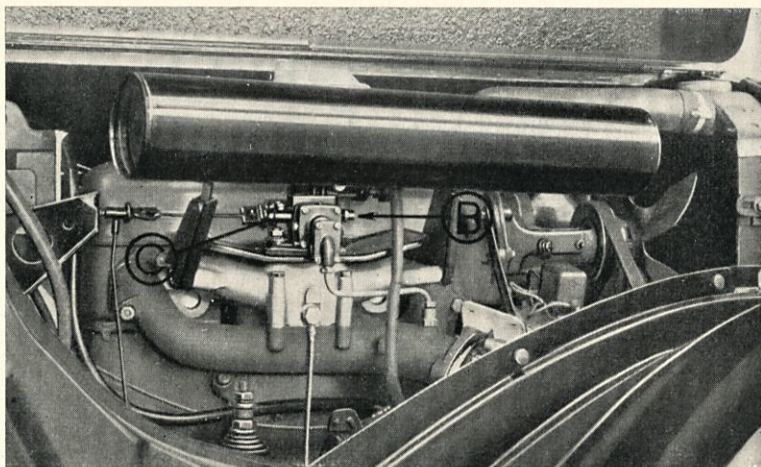
Putouskaasuttajalla varustettua moottoria käynnistettäessä on kaasupoljin samalla painettava pohjaan.

Vaihdevarsi.

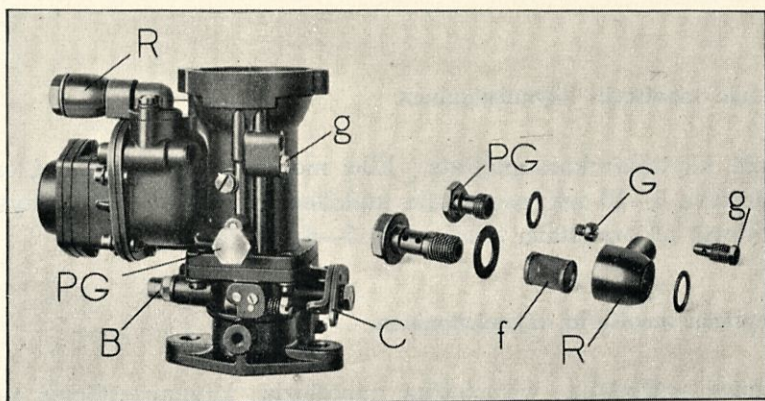
Vaihdevarren lukitsee kytkin, jonka vuoksi tämä on ennen vaihtamista painettava pohjaan.

Kaasuttajan purkaminen.

Putouskaasuttajan purkaminen on vaativa tehtävä. Kohokammion ja kohon irroittamista ei sen takia pidä yrittää. Moottorin annetaan hieman jäähtyä, jonka jälkeen putkessa R oleva suodatin irroite-



Imuäänenvaimentajalla varustettu kaasuttaja.



Kaasuttaja. (Moottoriin päin oleva puoli).

taan ja puhdistetaan. Pääsuudin G irroitetaan ja puhdistetaan (G on ruuvattu pidikkeen PG:n sisään) ja suudin g kierretään irti ja puhdistetaan. Kohokammio tyhjennetään irrottamalla pidike PG.

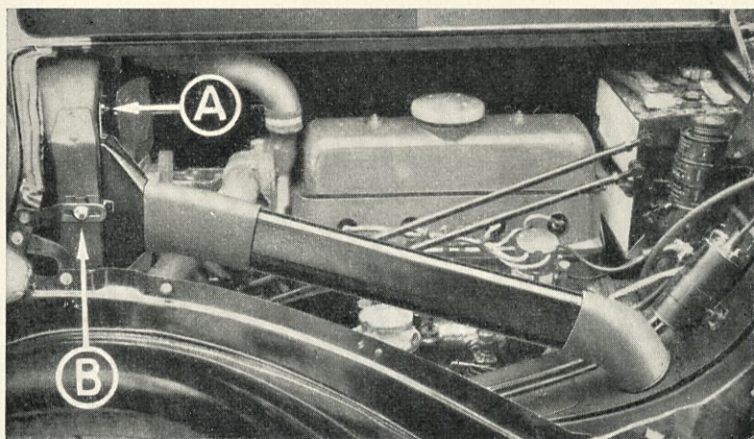
Peskää vaunu usein.

Lokasuojien alustoja ei pidä raaputtaa puhtaiksi, sillä niihin on ruiskutettu ääneneristysainetta.

Lämpölaite.

Kuten kuvasta ilmenee, laite on hyvin yksinkertainen. Siinä on vain jäähdyttäjän vasempaan yläkulmaan sijoitettu soikea suppilo, joka jatkuu putkena moottorin ohi ja aukeaa juuri polkimien yläpuolella.

Putkea myöten jäähdyttäjässä lämminnyt ilma kulkee vaunun sisään, jossa samalla ilma aina vaihtuu.



Lämpölaite.

Ilmavirtaa säädetään tulpan avulla, joka on aukon suussa. Lämpötilan ollessa alle $+10^{\circ}$ tulee suojuksen olla paikoillaan jäähdyttäjän alaosassa.

Lämpötilan yltäessä 10° on suojus poistettava, jotta jäähdyttäjän koko pinta voi toimia. Lämpötilan ollessa yli $+15^{\circ}$ on suojus ja koko lämpölaite poistettava.

Irroittaminen tapahtuu helposti: irroitetaan mutteri A ja mutteria B kierretään auki. Laitteen voi sen jälkeen poistaa.

Lopuksi kiristetään mutterit A ja B kiinni.

Tulpan on annettava olla paikoillaan sisään painettuna.

Huom.! Jos vaunu on varustettu tällä lämpölaitteella ei jäähdyt-täjänpeitettä tule käyttää.

Eräitä tietoja Citroën-moottoreista, joissa on putouskaasuttaja.

Normaali täyttö litroissa:

	7	11	Sport	11
Öljyä moottorissa	4,5		4,5	4,5
Öljyä vaihdelaatikossa ja tasauspyöräs- tössä	2		2	2
Jarrunestettä (erikois-Lockheed)	0,75		0,75	0,75
Vettä jäähdyttäjässä	7,5		7,5	8
Bensiiniä säiliössä	40		40	45

Säätö:

Imuventtiilit (moottori kylmänä)	0,20 mm
Pakovenntiilit (moottori kylmänä)	0,25 mm
Virranjakajan kärkiväli	0,40 mm
Sytytyshetki (kts. Käsikirja s. 19)	0,35 mm

Solex-kaasuttajan säätö:

	7	11	Sport	11
Pääsuudin		110		135
Ilmasuudin		240		210
Tyhjänäkäyntisuudin		45		40
Tyhjänäkäynnin ilmasuudin		150		150
Kuristusläppä		21		26
Kiihdytyspumpun putki				115

Kuristin:

Ilmasuudin	5	4
Bensiinisuidin	130	115

